778

# Wirtschaftliche Tätigkeit in Palästina

Von

Davis Trietsch, Jaffa

Dritte Auflage

Herausgegeben von der

„Commission zur Erforschung Palästinas"

Berlin W., Uhlandstrasse 175

**Preis 20 Pfg.**

Soeben erschien im Verläge der

**Kommission zur Erforschung Palästinas**

Berlin W., Uhlandstr. 175

# PALÄSTINA-HANDBUCH I

**Über die allgemeinen Landes-Verhältnisse**

von **Davis Trietsch, Jaffa**

Das Buch stellt den ersten Versuch dar, die eigenartigen Verhältnisse Palästinas — besonders vom jüdischen Standpunkt aus — in übersichtlicher und gedrängter Form zusammenzufassen. Die bis in die neueste Zeit fortgeführten Statistiken, Angaben über die Verkehrsverhältnisse usw. machen das Werk zur frischesten Informationsquelle über Palästina □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □

Umfang 176 Seiten — Über 70 Kapitel mit 10 Kartenskizzen — In Taschenformat und auf extra leichtem Papier gedruckt — Einbände flexibel. **Preis** gebunden Mk. **2.00**, broschiert Mk. **1.50** — Vereine, die mindestens 10 Exemplare bestellen, erhalten 50 Pfg. Rabatt pro Exemplar □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □

In Vorbereitung — vom gleichen Verfasser

# PALÄSTINA-HANDBUCH II

**Über Handel, Industrie und Verkehr**

Außer diesen beiden Handbüchern bilden eine

**wertvolle Sammlung von Palästina-Materialien**

die Zeitschriften:

## „PALASTINA“ 1902 und 1903

Herausgeber Dr. Alfred Nossig und Davis Trietsch

Preis pro Band (in Leinwand gebunden) Mk. 2.50

## „ALTNEULAND“ 1904, 1905, 1906

Herausgegeben v. d. Palästina-Kommission, Berlin W., Uhlandstr. 175

Pro Jahrg. Mk. 5.— eleg. geb. — Alle 3 Jahrg. zusammen Mk. 13.—

## „PALÄSTINA“ (laufender Jahrgang)

(Fortsetzung der Zeitschrift „Altneuland“)

Abonnementspreis pro Jahr Mk. 4.— broschiert

# Einleitung.

Es kann nicht der Zweck der gegenwärtigen Publikation sein, die wirtschaftlichen Möglichkeiten Palästinas erschöpfend darzustellen. Dazu würden selbst dicke Bücher nicht ausreichen. Die vorliegende Arbeit will vielmehr nur anregend wirken und Stichproben geben, um solche, die sich für die Frage interessieren, zu veranlassen, auf Grund der gegebenen Hinweise sich näher zu informieren.

Hierbei ist unter Handel die Ausfuhr absichtlich vernachlässigt, weil die hiermit verbundenen Geschäfte für neue Leute weniger in Betracht kommen. Hingegen ist dem Kapitel „Verkehr" ein größerer Raum gewidmet, weil gerade diese Art wirtschaftlicher Betätigung trotz ihrer großen Bedeutung bisher meist völlig übersehen wurde.

Im allgemeinen wendet sich die vorliegende Schrift an die mehr oder weniger bemittelten Kreise der Judenheit, deren Anteilnahme an der Entwicklung Palästinas heute von der allergrößten Bedeutung ist. Das gilt sowohl im Interesse der Arbeitsgelegenheit für die nicht unerhebliche Einwanderung der letzten Jahre und die bisher wenig produktive alteingesessene Einwohnerschaft der Städte, wie auch im Interesse einer soliden Entwicklung, die durch den Einfluß einer gesunden Mittelklasse am besten gesichert erscheint.

Die hier nur auszugsweise behandelten Materialien sind dem in Vorbereitung befindlichen

**Palästina-Handbuch II**

über Handel, Industrie und Verkehr

des gleichen Verfassers entnommen.

# Handel.

Der neuerliche Aufschwung Palästinas macht sich in dem diesjährigen englischen Konsularbericht ganz besonders geltend.

In den Handelsziffern Jaffas ist schon seit 1900 ein stetiger — nur durch das Cholerajahr 1902 unterbrochener — Aufstieg zu verzeichnen. Aber selbst gegenüber dem sehr guten (und bisher besten) Jahre 1905 bedeutet 1906 einen Zuwachs von fast 50% in der Einfuhr und von ca. 35% in der Ausfuhr!

Solche Ziffern führen eine beredte Sprache. Sie zeigen, daß dieses Land sich entwickelt, und uns speziell zeigen sie, daß Palästina nicht auf die Juden wartet und uns nicht reserviert bleiben wird, wenn wir mit verschränkten Armen dabeistehen und das Land von anderen entwickeln lassen. — Die Ziffern zeigen aber auch, daß die Verhältnisse eines in solchem Aufstieg begriffenen Landes nicht nur für die anderen, sondern wohl auch für uns günstig genug sein werden, so daß wir ohne Furcht und Zagen und klaren Blickes an dieser Entwicklung den Teil nehmen sollten, der uns nur irgendwie möglich und erreichbar ist.

In keinem Erwerbszweig ist die Fähigkeit der Juden so unbestritten wie im Handel, in keinem anderen sind verhältnismäßig so viele Juden anzutreffen, und so sollte man meinen, daß hier eine große Möglichkeit für die Betätigung jüdischer Einwanderer gegeben sein sollte. Und in der Tat bieten sich hier sehr große Chancen, besonders seit durch die beträchtliche Einwanderung von Juden in den Städten des Landes eine Bevölkerungsschicht vor-

handen ist, die es den Neuankommenden wesentlich erleichtert, sich in die fremdartigen Verhältnisse schnell einzuleben.[1]) Auch das Vorhandensein jüdischer Kreditinstitute[2]) in fast allen wichtigen Städten des Landes wird eine Ausnutzung der Handels-Chancen durch Juden begünstigen, wie es in vielen Fällen sich schon gezeigt hat.

In Jaffa und Jerusalem ist zwar der Kleinhandel im allgemeinen schon so überfüllt, daß die Zuwanderung neuer Handeltreibender mit geringem Kapital nicht zu empfehlen ist, aber die verhältnismäßig geringeren Bedürfnisse des Landes, verbunden mit den Kredit-Möglichkeiten, die soliden Unternehmungen zur Verfügung stehen, bringen es mit sich, daß eine Art Großhandel in manchen Branchen schon mit 20—30000 Francs eröffnet werden kann, und daß mit 60—100000 Francs schon Geschäfte recht großen Umfangs und von ziemlicher Bedeutung für das Land entriert werden können.

Besonders wäre es von großer Wichtigkeit und ein geschäftlich solides Unternehmen dazu, wenn gewisse Stapelartikel in jüdischen Händen konzentriert würden.

Bei Holz ist das in gewissem Maße bereits der Fall, aber auch die anderen Baumaterialien, das Geschäft in Kleineisenwaren, Zucker, Petroleum, Reis, Apothekerwaren und Drogen usw. könnten in den verschiedenen Hauptplätzen des Landes einer großen Anzahl von jüdischen Kaufleuten gute Existenz bieten, und besonders wenn durch

---

[1]) Bevölkerungsziffern der hauptsächlichsten Städte:

| Stadt | Einwohner | **Juden** | Moslems | Christen |
|---|---|---|---|---|
| Jerusalem | 75000 | **50000** | 9000 | 16000 |
| Jaffa | 50000 | **8000** | 32000 | 10000 |
| Hebron | 20000 | **1500** | 18000 | 500 |
| Gaza | 40000 | **160** | 39000 | 800 |
| Haifa | 20000 | **1600** | 10000 | 8000 |
| Ramleh | 9000 | **100** | 6300 | 2900 |
| Safed (Galiläa) | 15000 | **10000** | 4600 | 400 |
| Tiberias ,, | 8600 | **7000** | 1400 | 200 |
| Saida ,, | 15000 | **700** | 11000 | 3000 |
| Beirut (Syrien) | 150000 | **3500** | 46000 | 100000 |

[2]) In Jaffa ist die Zentrale der „Anglo Palestine Company, Ltd." — In Jerusalem und Beirut sind Filialen —, in Hebron wurde 1907 eine Agentur eröffnet, für Haifa, Gáza und andere Plätze steht Eröffnung weiterer Filialen und Agenturen in naher Aussicht.

größere Kapitalisten (oder durch genossenschaftliche Bezüge der kleineren Kaufleute) ein einheitlicher Engros-Bezug bewerkstelligt würde.

Größere Kapitalisten würden dabei leicht durch ein Sozietäts- oder Beteiligungs-Verhältnis mit bereits ansässigen und landeskundigen Fachleuten die Anfangsschwierigkeiten umgehen, und auch kleinere Kaufleute würden sich mit ansässigen Geschäftsleuten der gleichen Branchen — soweit sie in anderen Plätzen wohnen oder sonstwie Konkurrenzgefahr ausgeschlossen erscheint — zu gemeinsamem Bezug der Waren und gegenseitiger Ergänzung von Lagerbeständen verbinden können. Der Vorteil, den der landeskundige Geschäftsmann gegenüber dem neugekommenen besitzt, wird meist mehr oder weniger dadurch ausgeglichen, daß der neue Ankömmling über mehr flüssiges Kapital verfügt (während das des ansässigen meist im Geschäft und in alten Beständen festliegt) und daß ihm meist bessere Bezugsquellen usw. bekannt sind, als dem seit Jahren außerhalb des lebhaften europäischen Geschäftsbetriebes stehenden, angesessenen Kaufmann.

In dem Großbezug der marktgängigen Waren liegt aber außer dem Vorteil durch verminderte Spesen, Sicherheit gegen Konkurrenzmanöver usw. auch die Möglickeit einer Neubelebung des schon bestehenden jüdischen Kleinhandels und damit wieder eines Erstarkens der jüdischen Position im Lande. Auch der jüdische Handwerkerstand würde die allergrößte Förderung erfahren, wenn ihm Materialien und Werkzeuge zu günstigeren Bedingungen zur Verfügung ständen, sei es durch bessere Qualitäten, durch größere Auswahl, durch vorteilhafteren Bezug größerer Posten oder durch Erleichterung der Entnahme kleinster Quantitäten.[1])

Auskünfte über die Eignung spezieller Geschäfte,

---

[1]) Um nur ein Beispiel von vielen zu erwähnen: Die jüdischen Schuhmacher leiden darunter, daß es kein Leder-Ausschnittgeschäft gibt, und daß sie deshalb nur ganze Rindshäute zu kaufen bekommen. Oft hat der ärmere Handwerker den dazu nötigen Betrag nicht zur Verfügung, und er muß seine Kunden ungebührlich lange warten lassen, oder, um einige Anzahlungen zu bekommen, weitere Aufträge zu Schundpreisen annehmen usw., woraus sich wieder allerlei neue Unzuträglichkeiten ergeben

über die Aussichten an den verschiedenen Plätzen, über Zuverlässigkeit ansässiger Kaufleute usw. kann man sich stets sowohl durch die Bankinstitute[1]) wie auch durch das Informationsbureau[1]) — in manchen Fällen auch durch die Konsulate beschaffen.[1])

Um dem Leser ein ungefähres Bild von den Handelsverhältnissen Palästinas zu geben, lasse ich eine Übersicht über die wesentlichsten Importartikel Jaffas folgen, sowie auch eine Übersicht über den Handel Jaffas in den zwanzig Jahren 1886—1905, nach der die entsprechenden Ziffern des Jahres 1906 gegeben werden, die ausnahmslos (!) eine ganz wesentliche Steigerung aufweisen.

Importartikel Jaffas 1905—1906.

| Artikel | 1905 | 1906 | Herkunft |
|---|---|---|---|
| Baumwollwaren | £ 180000 | £ 259000 | Manchester, Deutschl., Italien. |
| Zucker | „ 33100 | „ 48000 | Österreich, Frankr., Rußland. |
| Tabak u. Tumbeki | „ 40200 | „ 43000 | Türkei und Persien. |
| Kleineisenwaren | „ 28000 | „ 42000 | Deutschl.,Österr.,Nordamerika. |
| Petroleum | „ 25900 | „ 41000 | Rußland, Nordamerika. |
| Reis | „ 19650 | „ 33000 | Rangoon, Ägypten. |
| Bauholz | „ 22450 | „ 33000 | Österr., Rum., Rußl., Kl.-Asien. |
| Eisen | „ 19600 | „ 24000 | England und Belgien. |
| Mehl | „ 18900 | „ 21000 | Türkei, Rußland. |
| Kaffee | „ 7850 | „ 17000 | Triest, Marseilles. |
| Wein u. Spirituosen | „ 6380 | „ 10000 | Frankreich, Griech., Österreich. |
| Vieh | „ — | „ 8000 | Klein-Asien. |
| Kohle | „ 6470 | „ 8000 | England, Belgien. |
| Maschinen | „ 5350 | „ 7000 | England, Deutschland. |
| Dachziegel | „ 6250 | „ 7000 | Marseilles, Saloniki. |
| Tuche | „ 4600 | „ 7000 | Deutschland, England. |
| Caustische Soda | „ 3650 | „ 6000 | England, Belgien |
| Farben u. Leinöl | „ — | „ 4000 | England, Belgien. |
| Andere Artikel | „ 31650 | „ 42000 | |

[1]) Adressen für eventuelle Anfragen:
Jerusalem: The Anglo Palestine Company, Ltd.,
„ „ „ „ „ „ für Informat.-Bureau.
Jaffa: „ „ „ „ „
„ : Allgemeines Informations-Bureau (M. Scheinkin).
Beirut: (Ebenso wie für Jerusalem.)
Konstantinopel: Dr. N. Neufach (per „Carmel Oriental").
Odessa: „Palaestina-Comité", Awtschinikow pereulok 12.

Anfragen wegen anderer Plätze werden von obigen Stellen stets in geeigneter Weise weiter behandelt. — Von Konsulaten sind in allen obigen Hauptplätzen u. a. vertreten: Amerika, Belgien, Deutschland, England, Frankreich, Holland, Italien, Rußland.

## Gesamthandel, Einfuhr und Ausfuhr Jaffas in den Jahren 1886—1906.

| | Gesamthandel | Einfuhr | Ausfuhr |
|---|---|---|---|
| 1886 | £ 360 435 | £ 240 880 | £ 119 555 |
| 1887 | „ 418 416 | „ 232 045 | „ 186 371 |
| 1888 | „ 457 380 | „ 253 065 | „ 204 315 |
| 1889 | „ 520 183 | „ 275 622 | „ 244 561 |
| 1890 | „ 706 821 | „ 259 811 | „ 447 010 |
| 1891 | „ 688 230 | „ 287 700 | „ 400 530 |
| 1892 | „ 601 063 | „ 342 597 | „ 258 466 |
| 1893 | „ 682 168 | „ 349 540 | „ 332 628 |
| 1894 | „ 558 837 | „ 273 233 | „ 285 604 |
| 1895 | „ 558 896 | „ 275 990 | „ 282 906 |
| 1896 | „ 629 507 | „ 256 060 | „ 373 447 |
| 1897 | „ 616 019 | „ 306 630 | „ 309 389 |
| 1898 | „ 629 210 | „ 322 430 | „ 306 780 |
| 1899 | „ 706 418 | „ 390 260 | „ 316 158 |
| 1900 | „ 647 355 | „ 382 405 | „ 264 950 |
| 1901 | „ 703 945 | „ 426 310 | „ 277 635 |
| 1902 | „ 608 940 [1]) | „ 405 550 [1]) | „ 203 390 [1]) |
| 1903 | „ 762 110 | „ 439 775 | „ 322 335 |
| 1904 | „ 768 620 | „ 473 320 | „ 295 300 |
| 1905 | „ 831 820 | „ 464 000 | „ 367 820 |
| **1906** | **„ 1160000** | **„ 660000** | **„ 500000** |

[1]) Das Cholera-Jahr — das einzige, das seit 1900 merklich aus der Reihe gradliniger Vorwärts-Entwicklung springt. — — —

Im ungefähr gleichen Zeitraum hat sich auch die Bevölkerung Jaffas — wie auch der von Jaffa aus mit Einfuhrwaren versehenen wichtigeren Plätze Süd-Palästinas sehr bedeutend vermehrt und zwar:

Jaffa von 17000 (in 1886) auf 50000,
Jerusalem „ 42000 „ „ „ 75000,
Gaza „ 16000 „ „ „ 40000.

Die Bevölkerung der drei Städte stieg also in 20 Jahren von zusammen 75000 auf 165000 Einwohner oder um 120%, während der Gesamthandel um 222%, der Import um 175% und der Export um 317% zugenommen haben. Der Handel — und besonders der Export — hat also nicht nur absolut, sondern auch weit über den Bevölkerungszuwachs hinaus stetig zugenommen.

# Industrie.

Nächst dem Handel neigen die jüdischen Kapitalisten sowie unsere Mittelklasse am meisten zur Industrie.

Erst in den letzten Jahren macht sich in Palästina der Beginn einer industriellen Entwicklung bemerkbar, wenn auch vereinzelte Unternehmungen (wie die Steinsche Maschinenfabrik in Jaffa — eine ziemlich ansehnliche Aktiengesellschaft, die auch beträchtliche Dividenden zahlt —) schon seit längerer Zeit bestehen.[1])

Von manchen Industrien kann man schon jetzt mit Sicherheit voraussagen, daß sie früher oder später kommen und gute Resultate zeitigen werden. — Als eines der wenigen Länder z. B., die sich ebensowohl für die Zuckerrüben- wie für die Zuckerrohrkultur eignen, wird Palästina sicherlich bald — und unter den günstigsten Auspizien — zur Zuckerfabrikation gelangen. — Die Seidenindustrie, die im Libanongebiet in hoher Blüte steht, wäre auch in Palästina sehr am Platze und kann eine neue Reichtumsquelle für das Land werden. — Die hohe Eignung des Landes für Gartenkulturen zwingt zur baldigen Inangriffnahme der Konservenindustrie usw. — Die hohen Frachten für schwere Waren (wie z. B. Baumaterialien) werden ebenfalls — zusammen mit dem jetzt auf 11% erhöhten Einfuhrzoll — manche Industrien begünstigen. — Großer Ausdehnung ist auch das Müllereigeschäft noch fähig, das schon jetzt, wenn auch nur in bescheidenerem Maße, in jüdischen Händen ist. Bis auf den heutigen Tag wird noch ein großer Teil des Getreides für den Verbrauch der Landbevölkerung auf der uralten Handmühle gemahlen, aber die modernen Dampfmühlen (neuerdings auch solche mit Sauggasanlagen) kommen mehr und mehr in Aufnahme.

---

[1]) Die Steinsche Fabrik besteht seit 1890 und beschäftigt zurzeit etwa 60—70 jüdische Arbeiter. In eine Aktiengesellschaft wurde sie im Jahre 1906 verwandelt. Ihre bisher 25 Aktionäre sind sämtlich in Palästina ansässig.

Das Müllereigeschäft ist eine der lukrativsten Industrien, der auch noch andere lohnende Erwerbszweige angeschlossen werden können (z. B. Graupenmühlen und Makkaronifabrikation. — In den Städten werden übrigens manchmal zur Ausnutzung des überschüssigen Dampfes Warmwasser-Badeanstalten mit den Dampfmühlen verbunden). — Sehr vorteilhaft wäre eine Organisation jüdischer Mühlenbesitzer, zwecks Vermeidung von Preisunterbietungen, zum gemeinsamen Bezug von Heizmaterialien usw., zum gemeinsamen Engagement eines Mechanikers, für den Verkauf von für eigene Rechnung gemahlenem Mehl usw. usw.

Eine Verbindung von Industrie und landwirtschaftlicher Kolonisation liegt auch beispielsweise in der neuerdings von größeren jüdischen Gesellschaften („Athid" in Haifa und bei Lydda — „Hermon" bei Jerusalem) aufgenommenen Öl- und Seifenfabrikation. Diese Industrie basiert zunächst auf der bisherigen Produktion von Oliven und auf der Verwertung der von den primitiven arabischen Betrieben vernachlässigten Preßrückstände. Aber schon jetzt werden bei der Jerusalemer Fabrik Baumschulen für eigene Ölbaumpflanzungen größeren Maßstabes angelegt, und in der Nähe der Fabriken sowohl, wie auch in den jüdischen Kolonien, beginnt man mit der Anpflanzung von anderen Bäumen, deren Produkte sich zur Verarbeitung in den Ölfabriken eignen. Speziell wird bereits vielfach Rizinus gepflanzt, nachdem man sich überzeugt hat, daß diese Kultur, deren Erträge schon im zweiten Jahre beginnen, selbst für die ärmsten Böden Palästinas sehr geeignet ist.

Dies mag als Illustration dafür dienen, wie Industrie auch landwirtschaftliche Kolonisation fördert, und wie eine Vereinigung beider — besonders in Anbetracht der viel größeren Eignung der Juden für industrielle Arbeit — gerade in unserem Falle spezielle Chancen bietet. — In diesem Zusammenhang sei auch auf die planmäßige Vereinigung industrieller städtischer und landwirtschaftlicher Tätigkeiten hingewiesen, wie die Gartenstadt-Bewegung sie anstrebt.[1])

[1]) Siehe: Jüdische Gartenstadt-Kolonisation von Davis Trietsch — „Altneuland", Jahrgang 1905, Heft 11/12.

Der in Palästina vielfach noch äusserst geringe Arbeitslohn wird zur Etablierung von Hausindustrien ermutigen. Die Strumpf- und Trikotagenstrickerei, die Spitzenfabrikation, die Stickerei, die Perlmutterknopfindustrie, die Herstellung von Touristenartikeln und kunstgewerblichen Gegenständen orientalischen Charakters können viele Tausende von Händen beschäftigen und würden vielfach auch als Nebenbeschäftigung für die Kolonisten und Koloniearbeiter in Betracht kommen. Die letztgenannten beiden Industrien geben jetzt schon in Damaskus und Bethlehem vielen Tausenden von Familien Brot, und abgesehen von der grossen Arbeitsgelegenheit, die sie bieten, sind es auch für die Unternehmer sehr lohnende Geschäfte. Der Absatz und die Ausfuhr dieser Artikel geht in die Millionen und steigt gerade in den letzten Jahren rapid. Dabei sind die Erzeugnisse dieser Industrie noch recht roh und wenig den praktischen Bedürfnissen europäischer Käufer angemessen. Ohne an Originalität zu verlieren, könnten sie besser gearbeitet und mehr dem Geschmack der Käufer angepasst werden und würden dann einen immer bedeutenderen Absatz finden.

---

Zur Frage der Industrie gehört auch in gewissem Sinne das Geschäft, das in der Beschaffung und dem geeigneten Vertrieb von Maschinen liegt, und schließlich sei hier noch eines handelsmäßigen Vorgehens gedacht, das in manchen Fällen berufen sein dürfte, der Industrie den Weg zu ebnen. Dieses Vorgehen besteht darin, nach Möglichkeit das Einfuhrgeschäft solcher Industrieartikel zu monopolisieren (sei es auch unter manchen Opfern), die sich zur späteren industriellen Herstellung im Lande eignen. Vielfach wäre es riskant, gleich von Anfang an — bevor noch der Absatz genügend gesichert erscheint — in größerem Maßstabe zu fabrizieren, und der Anfang im kleineren Maßstab verbietet sich ebenfalls in manchen Fällen, weil eben eine Fabrikation unter einem gewissen Umfang von vornherein unrentabel wäre. — Hier ist der Umweg über den Einfuhrhandel ein geeigneter Weg. Ist erst die Einfuhr solcher Artikel in genügendem Maße in

der Hand des künftigen Fabrikanten zentralisiert, so kann mit größter Sicherheit des Absatzes die eigene Fabrikation begonnen werden.

Speziell eignet sich ein derartiges systematisches Vorgehen für gesellschaftliche Unternehmungen, die sowohl Handel wie Industrie in ihrem Programm haben, oder — wenn auf eines von beiden spezialisiert — über entsprechende Verbindungen verfügen.

---

Zum Schluß sei noch erwähnt, wie günstig die Industrie in bezug auf Regierungsabgaben gestellt ist. Solche existieren nämlich überhaupt nicht. Die Steuerlast im türkischen Reiche liegt fast ausschließlich auf der Landwirtschaft. Industrie und Handel als solche werden nicht besteuert. Dagegen war der allgemeingültige türkische Importzoll von 8% in vielen Fällen zu gering, um (trotz der Frachtspesen) eine Industrie im Lande aufkommen zu lassen. Dieser Zoll ist im Juli 1907 endlich wenigstens auf 11% erhöht worden. — Auf alle Fälle schon eine Verbesserung und hoffentlich nur der erste Schritt zu weiteren Vorteilen.

Übrigens haben die wenigen Deutschen im Lande[1]) schon längst die Vorteile der Industrie erkannt und danach gehandelt. So haben sie allein in Süd-Palästina (Konsularbezirk Jaffa):

eine mechanische Werkstatt und Eisengießerei[2])
eine Eisfabrik (mit Maschine von 46 Pferdekräften),
eine Fabrik für Baumaterialien aus Zement und Sand,
eine Makkaronifabrik,
zwei Weinkellereien in Sarona und
neun Getreidemühlen!

Zieht man hier in Betracht, daß im Konsulatsbezirk Jaffa die Deutschen nur etwa 750 Seelen zählen[3]), so sollte das wohl zu denken geben.

---

[1]) Im ganzen etwa 1640 Seelen oder gerade 2% der jüdischen Einwohnerzahl.

[2]) Mit ca. 40 Arbeitern — darunter etwa je 10 Deutsche und Juden, der Rest Araber.

[3]) In Jaffa 350, in Sarona 270 und in Wilhelma 100. — Rest vereinzelt.

# Verkehr.

Vor 15 Jahren war in ganz Palästina und Syrien noch keine Eisenbahn in Betrieb. Seitdem aber folgte eine Konzession und ein Bahnbau dem anderen.

Es wurden dem Verkehr übergeben die Strecken:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1892 | Linie | Jaffa—Jerusalem | 87 | km |
| 1894 | „ | Damaskus—Muzerib | 101 | „ |
| 1895 | „ | Beirut[1])—Damaskus | 147 | „ |
| 1898 | „ | Beirut—Ma'amilten[2]) | 19 | „ |
| 1902 | „ | Rayak—Hama | 188 | „ |
| 1902 | „ | Damaskus—Der'at[4]) | 123 | „ |
| 1903 | „ | Der'at - Amman[4]) | 100 | „ |
| 1904 | „ | Haifa—Beisan[3]) | 60 | „ |
| 1904 | „ | Amman—Ma'an[4]) | 236 | „ |
| 1905 | „ | Beisan—Samach[3]) | 27 | „ |
| 1906 | „ | Samach—Der'at[3]) | 74 | „ |
| 1906 | „ | Hamah—Aleppo | 143 | „ |
| 1906 | „ | Ma'an—Tebuk[4]) | 236 | „ |

Diese Tabelle zeigt außer einer recht respektablen Bautätigkeit im allgemeinen auch eine sehr beträchtliche Zunahme in den letzten Jahren. Sind doch allein im Jahre 1906 auf drei Linien insgesamt über 450 km dem Betriebe übergeben worden!

Aber dies ist noch nicht alles. Im Süden wie im Norden fehlen nur je ca. 300 km zum Anschluß der palästinensisch-syrischen Bahnen an das ägyptisch-afrikanische Bahnsystem und an die anatolische Bahn. Ist dann noch die Jaffa-Jerusalem-Linie beispielsweise mit der Haifabahn verbunden, so stehen die Eisenbahnverbindungen Palästinas hinter keinem Lande der Welt zurück,

---

[1]) 1894 war der neue Beiruter Hafen dem Betrieb geöffnet worden.

[2]) Dampf-Trambahn (Tramway Libanais) soll nördlich bis Tripolis, südlich bis Saida verlängert werden.

[3]) Teilstrecken der türkischen Hauranbahn (Haifa-Der'at).

[4]) Teilstrecken der türkischen Hedschasbahn (Damaskus-Mekka). Alle übrigen Bahnen Palästinas und Syriens gehören französischen Gesellschaften.

während die einzigartige zentrale Lage Palästinas — an der wichtigsten Wasserstraße der Welt, dem Suez-Kanal, der großen Durchfahrt zwischen Europa und dem fernen Osten und gleichzeitig an der einzigen Landverbindung Afrikas mit Asien-Europa — unserem Lande eine fast unmittelbar bevorstehende Verkehrszukunft sichert, von der die Einwohner in außerordentlichstem Maße profitieren werden.

Und noch eines kommt hinzu, was für die jüdische Position im Lande (wie im ganzen türkischen Orient) von größtem Nutzen sein wird: die wachsende Abneigung der türkischen Regierung gegen europäische Finanzierung ihrer Bahnen. Es dürfte keinem Zweifel unterliegen, daß jüdisches Kapital, das als solches auftritt, bessere Chancen auf Konzessionen haben wird als das irgendeines Konsortiums, das sich auf eine der christlichen Mächte stützt. Dies wird sich zeigen, sobald die zionistische Politik tatsächlich der Erlangung von Konzessionen nähertreten wird, und es scheint dem Verfasser hohe Zeit, den vorliegenden Möglichkeiten dieser Art, die neben guter Rentabilität auch unser moralisches Gewicht im Lande stärken würden, ernste Aufmerksamkeit zu schenken.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Aber das sind große Objekte, an denen „gewöhnliche Sterbliche“ sich nur vorkommendenfalls durch Kauf von Aktien oder Obligationen beteiligen können. Wir sind aber deshalb von den großen Verkehrsgeschäften ausgegangen, weil hier der bedeutende Aufschwung des Landes mittels der klarsten und einwandfreiesten Ziffern gezeigt werden konnte.

Wer die Entwicklung des Verkehrs versteht, weiß, daß „mehr Eisenbahnen“ nicht bedeutet: weniger primitiver Verkehr! Im Gegenteil. Mehr Eisenbahnen bringen mehr Wagenverkehr, mehr Transport, mehr Schiffsverkehr. Sie bringen ein schnelleres Tempo in alle Lebensverhältnisse, dem Kaufmann schnelleren Umsatz, der Landwirtschaft bessere Absatzverhältnisse und auch dem primitiven Verkehr mehr Arbeit im Hilfsdienst der großen Verkehrsmaschinerie.

Wer also heute auch mit kleinerem Kapital sich im Fuhr- oder Transportwesen betätigt, braucht die kommende Eisenbahnentwicklung des Landes ebensowenig zu fürchten, wie die bisherigen Bahnen etwa dem früheren primitiven Verkehr geschadet haben. — Es gibt aber auch Zwischenglieder zwischen dem primitiven und dem Eisenbahnverkehr, und das sind z. B. Trambahn und Feldbahn, Seil-Transportanlagen und Automobile für den Personen- und Frachtenverkehr — und es gibt auch den Fern- und Küstenverkehr zur See. Alle diese Unternehmungen sind aber wohl im Möglichkeitsbereich größerer und kleinerer Einzel-Kapitalisten.

Bei den hohen Preisen des Viehfutters im Lande ist die Pferdehaltung sehr erschwert, so daß man für ein Pferd pro Tag 5–6 Fr. zu zahlen hat (und das in einem Lande, wo der ungelernte Arbeiter durchschnittlich etwa 1 Fr. pro Tag verdient!). Man zahlt also für einen Wagen mit 2—3 Pferden zwischen 15 und 30 Fr. pro Tag. (Ein Tiefpflug der 10 Pferde beansprucht, kostet pro Tagesleistung an 60 Fr. außer der Leihgebühr für den Pflug.)

So billig Kamel- oder Eseltransport scheinen, so ist diesem primitiven Betrieb die kleinste Feldbahn in zahlreichen Fällen doch schon überlegen. Eine transportable Feldbahn von nur 200 m Länge mit 2—3 Kippwagen bringt bei leihweiser Vermietung 4 Fr. pro Tag. Die ganze Anlage kostet am Platze etwa 1000 Mk. Man kann also leicht berechnen, eine wie kleine Kapitalsaufwendung für eine auskömmliche Existenz nötig ist — vorausgesetzt, daß die örtlichen Verhältnisse dem Unternehmen günstig sind.

Für Automobilverkehr liegen die Dinge ähnlich vorteilhaft. Die Langsamkeit, mit der vorderhand noch die Eisenbahnen sich von der Stelle bewegen, sowie die wenigen Fahrten pro Tag oder pro Woche erhöhen die Chancen des Automobils noch bedeutend. So geht von Jaffa nach Jerusalem (und umgekehrt) vorläufig nur ein Zug pro Tag. Die Bahnstrecke von 87 km wird in ca. $3^1/_2$ Stunden zurückgelegt — also ca. 25 km pro Stunde. Nun aber ist die nicht schlecht gehaltene Landstraße nur 65 km lang, und ein Automobil brauchte nur etwa 18 km

pro Stunde zu fahren, um mit der Bahn auch an Schnelligkeit zu konkurrieren. Sehr vielen Reisenden wird aber die Wagentour schon deshalb lieber sein, weil man nicht an die Abfahrtszeit der Bahn gebunden ist, weil man unterwegs nach Belieben halten lassen und sich umschauen kann, weil man per Auto an einem Tage den Weg hin und zurück machen kann und dabei Zeit genug zur Abwicklung von Geschäften behält und schließlich, weil das Auto mit seinen wenigen Insassen auch sonst seine Vorzüge vor den häufig überfüllten Eisenbahnabteilen hat. — Dabei ist die Preisfrage für die Reisenden und die Rentabilitätsfrage für die Unternehmer noch nicht besprochen. Die Fahrt Jaffa-Jerusalem kostet per Bahn in der I. Klasse 16,00 Fr., in der II. Klasse 5,30 Fr. Ein Automobil für 4 Fahrgäste hat einen Benzinverbrauch von ca. 1—1½ Pfennigen pro Kilometer und Kopf. Eine Fahrt Jaffa-Jerusalem hat keinen größeren Materialverbrauch als ca. 5 Fr. Rechnen wir für Amortisation und Fahrer noch 20 Fr. pro Tag, so würden durchschnittlich 50 Fahrten pro Monat mit einer Einnahme von 40 Fr. pro Fahrt schon einen Überschuß von 750 Fr. pro Monat abwerfen. Die Reparaturkosten brauchen nicht hoch zu sein [1]) und das ganze Anlagekapital braucht für einen Wagen 6000 Fr. nicht zu übersteigen.

Ein Automobilverkehr hat noch außerdem die große Chance, in der Haupt-Touristenzeit auf weniger lebhaften Straßen Verwendung zu finden, wo es keine Eisenbahn-Parallele gibt und wo verhältnismäßig weit höhere Preise gezahlt werden. Auf manchen Routen könnten auch 10—12sitzige Automobilomnibusse in Betracht kommen.

Der Trambahn- oder Kleinbahnverkehr zwischen nahegelegenen lebhaften Plätzen (wie z. B. zwischen Lydda und Ramleh, zwischen Jerusalem, Bethlehem und Hebron) würde schon größere Objekte vorstellen (Lydda-Ramleh ca. 5 km, Jerusalem-Bethlehem 8 km, Jerusalem-Hebron 36½ km) und könnte ein Mittelglied zwischen den oben-

[1]) Die Amortisation ist so hoch angenommen, daß der ganze Wagen schon fast in einem Jahre bezahlt ist. Was die Reparaturen usw. kosten können, wird aber der Wagen nach 1—1½ Jahren sicher noch wert sein. So brauchen wir diesen Posten nicht sehr zu fürchten.

genannten kleineren Unternehmungen und regulären, größeren Eisenbahnkonzessionen darstellen.

Aber auch der Verkehr auf dem Wasser hat große Chancen geschäftlicher Rentabilität bei gleichzeitig hohem Werte für die Entwicklung des Landes. Hier ist den größten wie auch recht bescheidenen Kapitalien ein wichtiges Feld geboten.

In ähnlicher Weise, wie wir es oben unter „Handel" bei dem Wert der Einfuhr Jaffas gesehen haben, hat sich auch der Schiffsverkehr sowohl Jaffas wie der ganzen palästinensisch-syrischen Küste in den letzten Jahrzehnten gehoben, und zwar gilt dies im wesentlichen nur vom Dampferverkehr.

Dieser belief sich in Jaffa in den letzten 5 Jahren auf:

| Jahr | Dampferzahl | Tonnage |
|---|---|---|
| 1902 | 330 | 503 926 |
| 1903 | 425 | 576 820 |
| 1904 | 489 | 704 936 |
| 1905 | 545 | 803 325 |
| 1906 | 602 | 907 680 |

Hieraus ergibt sich für die letzten fünf Jahre eine durchschnittliche Jahreszunahme von 55 Dampfern, resp. 80 000 Tonnen. Innerhalb einer solchen Jahreszunahme ließe sich schon, ohne den bestehenden Linien das Feld streitig zu machen, ein ziemlicher Fern- und Küstenverkehr von jüdischer Seite einrichten. Dabei erscheint dem Verfasser ein häufiger Küstenverkehr mittelst kleiner Dampfer, die nicht einmal schnell zu gehen brauchen, viel wichtiger als noch eine Fernlinie.

Die Küstenplätze, denen mit einer häufigeren, regelmäßigen Verbindung gedient wäre, liegen so nahe beieinander (größte Entfernung ist Jaffa—Haifa = 90 km — dazwischen liegen aber noch Cäsarea und Tantura, die freilich vorerst nur selten Fracht oder Passagiere haben werden), daß eine Geschwindigkeit von 8 Knoten (= 14,5 km) ganz genug sein kann (Jaffa—Haifa auf diese Weise in 6—7 Stunden), und so langsame Dampfer — auch an Modernität werden hier fürs erste keine großen Ansprüche

gestellt werden müssen — kann man schon recht billig haben.

Aber auch die Fernlinien würden sich gut rentieren, ebenso wie eine häufigere Verbindung mit dem großen und unerschöpflichen Markte, den Ägypten bietet. An Ausfuhrprodukten hat Palästina im Winter beispielsweise über eine halbe Million Kisten Orangen von Jaffa aus — im Sommer an 30 000 Tons Getreide allein von Gaza aus zu verfrachten. Diese beiden Artikel, die hauptsächlich nach England gehen, wären allein schon fast imstande, einer Fernlinie die Rentabilität zu sichern, und es gibt schließlich außer Jaffa und Gaza noch andere Plätze, und außer Orangen und Getreide noch andere Massengüter.

Im Importverkehr könnten dieselben Dampfer dem jüdischen Großhandel behilflich sein, das Geschäft in den Stapelartikeln zu monopolisieren, indem an allen Küstenplätzen unter einheitlicher Leitung Läger zu unterhalten wären. Besonders vorteilhaft wäre zu solchen Zwecken die Kombination von Verkehrs- und Großhandelsunternehmungen.

Auch der Personenverkehr zur See ist großer Ausgestaltung fähig. Es gibt zahlreiche ganz nahe beieinander gelegene Küstenplätze, die von einem lebhafteren Personenverkehr zur See — etwa durch seetüchtige Motorboote — gerne Gebrauch machen würden. Ein solches Boot in Betrieb zu stellen erfordert nur ganz geringes Kapital.

---

Alles in allem bietet das Verkehrswesen Palästinas jüdischer Betätigung ein außerordentlich großes und lohnendes Feld, und auch in kleinsten Anfängen gute Übergangs-Chancen zu großen und wichtigen Konzessionen. — In dem Nutzen, den wir hierbei nicht nur uns selbst, sondern in hohem Grade auch der türkischen Regierung und dem Lande bringen, liegen unsere besten Hoffnungen für die Zukunft.

# Landwirtschaft.

Auch in der landwirtschaftlichen Kolonisation Palästinas geht es seit kurzem entschieden vorwärts. Lange Zeit hindurch war das Schicksal der Kolonien ein höchst zweifelhaftes. Unter recht ungünstigen Verhältnissen gegründet, lebten die meisten erst infolge des Rothschildschen Geldstromes, der sich in das Land ergoß, wieder auf. Die Administration, die mit dem Gelde kam, unterband aber die Selbständigkeit und Initiative der Kolonisten, und auch an sonstigen Rückschlägen fehlte es nicht. So kam es, daß noch vor wenigen Jahren die besten Freunde landwirtschaftlicher Kolonisation nur sorgenvoll in die Zukunft sehen konnten.

Vieles — viel mehr, als man meist glaubt — ist in der früheren Epoche der jüdischen Kolonisation Palästinas geplant und versucht worden. Manches auch mit Glück — aber die meisten Unternehmungen waren so klein, daß auch die geglückten Versuche keine Nachahmung in erweitertem Maße finden konnten.

Eines der günstigsten Resultate hatte die Gesellschaft „Menuchah Wenachlah" („Frieden und Wohlstand") die — 50 Mitglieder stark — im Jahre 1890 die heute blühende Kolonie Rechoboth gründeten. Jedes Mitglied zahlte 2800 Rubel ein und bekam dafür 120 Dunam (ca. 11 ha) Land, wovon 20—25 Dunam mit Weingärten und 10—12 Dunam (ca. 1 ha) mit Mandeln bepflanzt und der Rest zunächst leer gelassen wurde.[1]) Charakteristisch war an der hier angewandten Bewirtschaftungsform, daß jeder sein Teil für sich bewirtschaften ließ und zwar durch ein und dieselbe Administration! — Bis vor zwei Jahren war der jährliche Ertrag des Weinbaues pro Anteil zwischen 300 und 800 Fr. Diejenigen, die ihre Einkünfte nicht herauszogen, sondern zur weiteren Bepflanzung ihres Landes verwenden ließen, haben jetzt ohne Nachzahlung fast ihre

[1]) Abgesehen von Errichtung allgemeiner Gebäude, die ebenfalls aus den Einzahlungen ermöglicht wurde.

ganzen 120 Dunam bepflanzt (in den letzten Jahren meist mit Mandeln und Oliven) und sie können in den nächsten Jahren eine jährliche Ernte im Werte von 1300—2800 Fr. (also etwa 17—36% ihrer Einlage von vor 15 Jahren) erwarten. — Aber auch diejenigen, deren Land leer geblieben war, haben durch die Wertsteigerung ihres Bodens heute einen Besitz, der selbst für das leere Land auf das Vierfache — im Falle von geeigneten Landstücken für Bauplätze oder für Orangerien sogar auf das Zwanzigfache (!) — des damaligen Wertes geschätzt werden kann. — In Palästina leben zurzeit 14 der Mitglieder dieser Gesellschaft.

Aus demselben Kreise — und zum Teil aus demselben Ideenkreise heraus — wurde Ende 1905 die Pflanzungsgesellschaft „Agudath Netaïm" begründet. Das ist eine Gesellschaft auf Aktien (nicht auf Landanteile) und es ist ihr Programm, an besonders günstig gelegenen Punkten Land anzukaufen und zu bepflanzen, um es nachher an solche weiterzuverkaufen, die sich landwirtschaftlich niederlassen möchten, aber nicht die Fähigkeit oder Möglichkeit haben, selbst ihre Pflanzungen vorzunehmen, und die lieber etwas Fertiges kaufen, als jahrelang warten möchten. Es hat sich gerade in der letzten Zeit gezeigt, daß in zahlreichen Fällen der Mangel an fertigen landwirtschaftlichen Kauf-Objekten viele veranlaßt hat, Palästina wieder zu verlassen, die andernfalls sich gern in einer der Kolonien niedergelassen hätten.

Bei der Gründung zählte die Genossenschaft 10 Mitglieder, jetzt (nach anderthalb Jahren) sind es an dreißig. Die meisten — etwa vier Fünftel — sind in Palästina ansässig und in landwirtschaftlichen Dingen wohl erfahren. Der Ernst ihrer Beteiligung ist auch durch die Höhe der Aktien garantiert. — Die Gesellschaft will vorerst nur 100 Aktien-Serien ausgeben — eine Serie von 10 Aktien à 1000 Fr. pro Aktionär — d. h. eine Beteiligung von 10000 Fr. —, zahlbar in 20 Halbjahrs-Raten à 500 Fr.[1])

[1]) Hierbei ist anzunehmen, daß diejenigen, die ihre Dividenden nicht abheben, einen wesentlichen Teil ihrer Raten gegen Ende der Einzahlungsperiode schon mittels der Dividenden decken können.

Vorläufig besitzt „Agudath Netaïm“ 1350 Dunam Land in Chefziboh (bei Caesarea — am Meer zwischen Jaffa und Haifa gelegen) und 830 Dunam in der Kolonie Rechoboth. Davon sind 130 Dunam mit Bojaren (Orangerien) und 160 Dunam halb mit Mandeln, halb mit Oliven bepflanzt. Außerdem gibt es an beiden Orten große Baumschulen. Die Landkäufe werden fortgesetzt. Schon jetzt sind große Wertsteigerungen des Landbesitzes eingetreten, und schon jetzt konnte durch gelegentliche Landverkäufe eine Dividende von 10% verteilt werden. (Es ist klar, daß in Palästina ansässige Leute bei nachbarlichen Gelegenheiten zu ganz anderen Bedingungen Land kaufen können, als es auf andere — sogenannte planmäßige — Methode geschehen kann, und die Wertsteigerung des Bodens kann in solchen Fällen ebenfalls eine viel größere sein.)

Im übrigen liegt innerhalb des Programmes der Gesellschaft alles, was die Kolonisation erfordern mag — auch die Neugründung von Kolonien, und eben jetzt liegt ihr ein solches Projekt vor, dessen Ausführung von größter Bedeutung sein würde. Denn damit wäre der neuen Kolonisation ein Beispiel geschäftsmäßiger Koloniegründung gegeben, das — mit Hilfe der heute zu Gebote stehenden Erfahrungen und Kenntnisse — viel weiter wirken dürfte, als die Gründung von Rechoboth zu jener Zeit.

Es ist dem Verfasser aus dem Grunde eine besondere Genugtuung, auf eine solche systematische Kolonisationsform hinweisen zu können, weil er selbst seit vielen Jahren ähnliche Pläne in Wort und Schrift vertreten hat, — Pläne, die in der Hauptsache darauf hinauslaufen, solchen Elementen eine landwirtschaftliche Ansiedelung zu ermöglichen, die weder genug Kenntnis resp. Fähigheit zur eigenen Durchführung von Pflanzungen, noch auch genügend flüssige Mittel zum Kauf fertiger Güter besitzen. Für solche ist die geeignetste Form die der Erwerbung fertiger Pflanzungen mittels langjähriger Ratenzahlungen.[1])

[1]) Ein solcher Plan, betitelt „Eine kalifornische Kolonisationsmethode“, war das Thema meines ersten Aufsatzes in der „Welt“ (1899, No. 25) —übrigens, was manche interessieren wird, auf speziellen Wunsch Dr. Herzls für die „Welt“ geschrieben.

# Landerwerb und Bautätigkeit.

Ein Beispiel für die Rentabilität von Bodenerwerb auf dem flachen Lande wurde schon unter dem Kapitel Landwirtschaft gegeben. Die dort an einem einzelnen Falle gezeigte Wertsteigerung ist aber auch in Palästina eine allgemeine Erscheinung — derart sogar, daß alle Mißgriffe in der bisherigen Kolonisation, soweit sie in Geld abgeschätzt werden können, wahrscheinlich jetzt schon durch den inzwischen entstandenen Mehrwert des Landes allein ausgeglichen sein dürften. — Hier noch einige Beispiele: In Petach-Tikwah ist in 28 Jahren der durchschnittliche Landpreis auf das Zwanzigfache gestiegen, in Rischon ähnlich, in dem ziemlich abgelegenen Kafr-Saba, wo eben jetzt eine Kolonie erst angelegt werden soll, innerhalb weniger Jahre auf das Vierfache.

Die ganze Strecke zwischen Jaffa und Mikweh-Israel wurde im Jahre 1870 für 3000 Piaster (ca. 500 Francs) angeboten, ohne einen Käufer zu finden. Drei Jahre nachher wurden 3000 Francs verlangt — mit demselben Resultat. Heute ist das Land mit Bojaren und Häusern bestanden und repräsentiert einen Wert von vielen Millionen!

Außerhalb der Mauern Jerusalems — da wo jetzt die Jaffa-Vorstadt steht — konnte man vor 25 Jahren für einen Metallik (4½ Pfg.) den Quadratmeter Boden kaufen — jetzt ist dort das Hundertfache üblich. An die Entwicklung Kairos reicht das nicht heran, wo kürzlich der Khedive für 4 Millionen Mark ein Stück Land von ca. 4500 □m zurückkaufte, das sein Vorgänger im Jahre der Suezkanaleröffnung (1869) dem damaligen deutschen Kronprinzen geschenkt hatte — aber dort haben wir nicht viel zu suchen, und bei einer solchen Entwicklungsstufe ist mit geringen Mitteln nichts zu machen und der Preissturz droht ebenfalls. Palästina aber steht gerade jetzt so günstig zwischen Vergessenheit und Erwachen, daß es wenig andere so günstige Gebiete geben mag — d. h. für

solche, denen Kenntnis und Erfahrung gerade in diesem Lande unklarer Verhältnisse so ausreichend zur Verfügung stehen, wie es in unserem Falle — dank der letzten Entwicklung der jüdischen Institute in Palästina — zutrifft.

Nur so war es z. B. möglich, daß die Gesellschaft „Geulah" in der kurzen Zeit ihres Bestehens an sechs verschiedenen Punkten annähernd 10000 Dunam Boden kaufen und wieder verkaufen konnte. Wenn diese Gesellschaft aber — ihrem Charakter entsprechend — nur solche Ländereien kaufte, für die sich bald Käufer fanden, die Verbesserung und Bearbeitung selbst in die Hände nahmen, wie groß sind dann — bei solcher Sicherheit des Kaufes — die Chancen einer Gesellschaft abzuschätzen, die sich mehr Zeit lassen und in größerem und einheitlicherem Maße diejenigen Verbesserungen des Bodens usw. vornehmen kann, die seinen Wert völlig umgestalten!

Die Wertsteigerung von Land durch planmäßig hierauf gerichtete Arbeit ist doch selbstverständlich — abgesehen von zufälligen besonderen Entwicklungen — eine wesentlich größere als die sozusagen von selbst kommende. — In Amerika erwarben Eisenbahngesellschaften Ländereien, um Zweigbahnen hineinzubauen und an günstigen Stellen ganze Städte anzulegen. Aber auch näher zu Palästina gibt es derlei systematische Arbeit. Bis vor wenigen Jahren war die Stadt Alexandria das östlichste Stück „Kultur"-Land im Norden Ägyptens — unmittelbar östlich grenzt daran die Lybische Wüste. Da nahm der jetzige Khedive ein Interesse an diesem völlig wüsten Landstrich, er baute eine Bahn hinein, ermutigte die nomadischen Beduinen des Distrikts zum systematischen Feldbau und zu seßhafter Niederlassung, und innerhalb weniger Jahre hat sich ein solcher Umschwung vollzogen, daß heute schon die „Wüste von gestern" das fruchtbare Ägypten mit Getreide versorgen hilft! — Der Nordrand der Lybischen Wüste war zwar altes Kulturland und ist schon im Altertum eine der Kornkammern des Mittelmeergebietes gewesen, aber auf welchen Teil Palästinas, der heute noch wenig entwickelt daliegt, träfe das nicht zu! — Wir wandeln hier überall

in den Fußtapfen unserer Vorväter und ihrer Nachbarn, und fruchtbares Gebiet des Altertums wird fast ausnahmslos auch heute noch Elemente der Fruchtbarkeit besitzen — wir müssen nur nicht blind daran vorübergehen.

Der Khedive, der auch ein weitblickender Geschäftsmann ist, wird aus seiner Umwandlung der Mareotiswüste enorme Gewinne ziehen und gleichzeitig als einer der größten „Mehrer seines Reiches" mit friedlichen Waffen gelten. Auch wir können wüstes oder in der Entwicklung zurückgebliebenes Land erschließen und damit neben der moralischen Leistung sehr greifbare Gewinne erzielen. Eine Gesellschaft oder eine kleine Gruppe von unternehmenden Leuten kann heute an manchem Platze in der Nähe von Städten billiges Land erwerben und durch Anlegung von ordentlichen Straßen mit Wasserleitung und Kanalisation den Wert des Bodens innerhalb weniger Monate auf ein Vielfaches steigern. In der Nähe von Kolonien finden sich zahlreiche Ländereien, auf denen einheitliche Ameliorationsarbeiten sich vorzüglich rentieren würden, und in den von der jüdischen Kolonisation bisher noch unberührten Gebieten (also in neun Zehnteln des Landes — der jüdische Koloniebesitz beträgt nur wenig mehr als ein Hundertstel des Gesamtgebietes Palästinas) sind diese Chancen noch viel höher, da gerade im Distrikt der jüdischen Kolonien eine beträchtliche Preissteigerung bereits eingetreten ist.

Aber auch in der Erwerbung bereits entwickelten Bodens in Stadt und Land liegt ein gesundes und vielfach risikoloses Geschäft. In Jaffa z. B. bringen zurzeit Häuser eine Miete von 8—12%, in Haifa sucht man vergeblich nach besseren Wohnungen (man zahlt selbst für ungeeignete sehr hohe Mieten), und in allen namhafteren Städten des Landes könnte manches mit elenden Baracken bebaute Stadtquartier mit großem Nutzen abgerissen und neuaufgebaut werden. Daneben gibt es auch recht gut gehaltene Besitztümer, die aus irgendwelchen Gründen zum Verkauf stehen und bei besserer Verwaltung usw. guten Nutzen abwerfen können.

Wer nur an der rechten Stelle fragen wollte, dem können eine ganze Anzahl von vorteilhaften Kapitals-

anlagen für Landerwerb und Häuserbau nachgewiesen werden — Chancen, die nur deshalb von den Landesansässigen nicht ausgenützt werden, weil es den einen an freien Kapitalien und anderen an Unternehmungsgeist fehlt.

## Reisen nach Palästina.

Das beste Mittel, sich von den Möglichkeiten Palästinas zu überzeugen, bleibt eigenes Sehen — eine Reise nach dem Lande selbst. — Viele stellen sich das noch sehr kostspielig oder zeitraubend oder abenteuerlich vor (aber mit Unrecht, wie hier gleich gezeigt werden soll) — und es gibt auch Juden (und nur Juden), die sich „genieren", nach Palästina zu gehen, weil es schlechte Witze hervorrufen könnte. Diesen letzteren bietet sich — wenn's durchaus sein muss — der Vorwand einer Reise nach Ägypten, auf der man dann „auch Palästina gesehen hat" . . . Ägypten ist ohnehin interessant genug, und der Touristen-Verkehr dorthin hat sich an Häufigkeit der Fahrten, Geschwindigkeit und Komfort in den letzten Jahren außerordentlich entwickelt, wodurch auch die Verbindungen mit Palästina ganz wesentlich verbessert wurden. — Da man „von Berlin bis Kairo" jetzt nur noch 100 Stunden braucht (also genau 4 Tage von Berlin bis Port Said), und die Seereise von Port Said nach Jaffa etwa 12 Stunden dauert,[1]) so hat man mit einer Fahrt von nur $4^1/_2$ Tagen von Berlin bis Palästina zu rechnen.

Diese schnellste Fahrt ist natürlich nicht die billigste Sie kostet in erster Klasse Bahn und Schiff (Einschiffungshafen Brindisi), ca. 300 Mk. für die einfache Fahrt, und bei Bahnfahrt zweiter Klasse ca. 50 Mk. weniger. Aber für einen so schnellen Weg (48 Stunden Seereise!) ist das nicht zu teuer, und es gibt ja auch billigere Routen — und auch billigere Reisende. — Die billigste Reise von Mitteleuropa nach Jaffa machte wohl ein deutscher Student,

[1]) Der Anschluß ist zurzeit noch kein unmittelbarer, so daß es meist 2—3 Tage Aufenthalt gibt; — aber Aufenthalt an so interessanten Plätzen ist ja ein Vorzug der Reise.

der im Sommer 1906 von Wien nach Palästina fuhr. Er benutzte den Donau-Dampfer von Wien bis Czernavoda (in Rumänien), wo er als Student nur ca. 18 Fr. zu zahlen hatte, von dort nach Konstanza (Küstendsche) am Schwarzen Meere kostete es etwa 4 Fr.; — von Konstanza kommt man in 12 Stunden nach Konstantinopel (dritter Klasse ca. 8 Fr.) und von Konstantinopel bis Jaffa „auf Deck" der Messagerie-Dampfer (französische Linie, — es gibt auch andere ebenso billige, aber diese Dampfer sind in solchem Falle vorzuziehen) ca 25 Fr. — Diese Reise hat also im ganzen von Wien bis Jaffa an 55 Fr. gekostet; — natürlich gibt es viele Zwischenstufen von der „erstklassigen" Reise via Brindisi und der hier skizzierten „Schülerfahrt".

Auch der Aufenthalt in Palästina ist nicht teuer. Man bekommt vollständige Verpflegung in den jüdischen Hotels[1]) in Jaffa und Jerusalem schon für ca. 6 Fr. per Tag (bei längerem Aufenthalt noch billiger), in Beirut und Damaskus ist es — besonders außerhalb der Saison — nicht viel anders, und beim Besuch der Kolonien, die nicht alle Hotels besitzen, wird man meist noch billiger fortkommen.

Das einzige Teure an einer Palästinareise sind die Wagenfahrten im Inneren, aber auch diese Kosten reduzieren sich, wenn mehrere Reisende (am besten je vier) zusammen einen Wagen mieten. Ein bequemer Wagen für vier Personen kostet per Tag etwa 20—30 Fr. Wer mehr auf Billigkeit sehen muß, als auf Bequemlichkeit und Zeitersparnis, ist aber keineswegs auf teure Wagenfahrten angewiesen. Eisenbahn, Diligence (besonders im Verkehr mit den jüdischen Kolonien) und Reittiere sind recht billig.

Auch jüdische Gesellschaftsreisen werden seit 1905 in kürzeren Intervallen veranstaltet. Das Reisebureau „Tabor" in Jerusalem übernimmt die Teilnehmer am Einschiffungshafen und führt sie nach einer gut zusammengestellten Tour durch Palästina usw. wieder dorthin zurück. Die Preise sind recht mäßig. Doch können kleine Gruppen von Reisenden jederzeit und unabhängig von diesen größeren Veranstaltungen sich auf die Reise machen.

---

[1]) Ähnlich auch in nichtjüdischen Hotels.

Die beste Zeit zum Besuche Palästinas ist das Frühjahr (März, April, Mai); viele geben aber auch dem Spätjahr (Oktober, November, Dezember) den Vorzug. Nur die heißesten Monate sind zu vermeiden (obwohl man nichts zu fürchten hat, wenn man sich nicht zu sehr anstrengt oder sonstige direkte Unvorsichtigkeiten begeht). — Der sehr milde Winter (Frost kommt nie vor) ist bis auf die ca. 15 wirklichen Regentage eigentlich die angenehmste Jahreszeit.

## Schlußbemerkung.

Die Dinge stehen jetzt wahrlich besser als im Anfang unserer Kolonisation. Es ist heute eine Landeskenntnis und Erfahrung vorhanden, die uns einen außerordentlichen Vorsprung vor jedem Wettbewerb anderer sichert. Es ist jetzt bereits eine jüdische Bevölkerung von etwa 85000 Seelen vorhanden, die an zahlreichen Punkten das Fußfassen neuer Elemente erleichtert. In der Entwicklung des Landes haben wir Leistungen hinter uns, die von Jahr zu Jahr sowohl von der Regierung wie von der Bevölkerung mehr anerkannt werden, und wenn auch gelegentliche Hemmungen und Störungen wie überall so auch hier unvermeidlich sind, so läßt sich doch — und besonders in letzter Zeit — in ganz kurzen Zeitabschnitten ein bedeutender und stetiger Fortschritt konstatieren.

Von spezieller Wichtigkeit ist dabei das Wachstum unserer Institute im Lande und die Entwicklung des gesellschaftlichen Lebens sowie des Erziehungswesens.

Neben vielem anderen hat in den letzten vier Jahren

---

Anmerkung. — Auswanderer aus Rußland oder über Konstantinopel fahren übrigens sehr billig auf den russischen Schiffen. Durch Vermittlung des Odessaer Palästina-Komitees (Odessa, Awtschinikow pereulok 12) kostet sie die Reise nach Jaffa von Odessa aus (von Konstantinopel aus etwas weniger) in der zweiten Klasse 44 Rubel — in der dritten Klasse (auf Deck) 12 Rubel (beides ohne Verpflegung).

Diese Reise dauert 9 Tage — inkl. Aufenthalt in Konstantinopel (ca. 30 Std.), in Smyrna (ca. 18 Std.) und in Beirut (ca. 12 Std.). — In Jaffa kommt ein Beamter des Informationsbureaus an jedes russische Schiff, um die Passagiere an Land befördern zu lassen (Bootsgebühr 3 Fr. pro Person inkl. Gepäck).

allein die Anglo-Palestine Company durch ihre Bankhäuser in Jaffa, Jerusalem und Beirut (dazu kommt noch ihre Agentur in Hebron; — in Haifa und Gaza steht die Errichtung von Filialen gleichfalls bevor) die allerwertvollsten Stützpunkte für den Fortschritt unserer Kolonisation geschaffen. — Das Landbureau unserer Palästinakommission hat ein wichtiges Material gesammelt, unsere Kenntnis der Landerwerbs-Verhältnisse außerordentlich gefördert und unser Vermessungswesen auf eine hohe Stufe gebracht. — In den letzten anderthalb Jahren ist die Kunstgewerbeschule „Bezalel" in Jerusalem entstanden, die neben ihren Schulzwecken eine Rat- und Auskunftsstelle für zahlreiche gewerbliche Angelegenheiten geworden ist, und schließlich ist in dieser Zeit ein Informationsdienst geschaffen worden, der den Einwanderern und sonstigen Interessenten in allen möglichen Angelegenheiten an die Hand geht und durch seine schon jetzt recht weitverzweigte Organisation imstande sein wird, eine systematische Tätigkeit großen Stiles vorzubereiten. — Ebenfalls in den letzten Jahren hat durch eine früher in solchem Maßstab nie dagewesene Einwanderung sozusagen bürgerlicher Elemente ein gesellschaftliches Leben sich entwickelt, das — zusammen mit den wesentlich verbesserten Erziehungsmöglichkeiten — die meisten Mängel beseitigt hat, die bis vor kurzem viele zurückgehalten haben, sich in Palästina niederzulassen.

Im großen und ganzen kann man sagen, daß Palästina reich ist an Gelegenheiten zu wirtschaftlicher Tätigkeit auf allen möglichen Gebieten — versäumte Gelegenheiten bisher —, aber darin, daß Privat-Initiative und privates Kapital sich nicht länger durch unberechtigte Bedenken von der Betätigung im Lande zurückhalten lassen werden — darin allein liegt unsere Hoffnung für die Zukunft und für einen Beginn ernster Palästinaarbeit — bald — in unseren Tagen!

# Aktuelle Aufgaben der jüdischen Palästina-Bestrebungen

an denen die Beteiligung, Interessenahme und Mitarbeit des Publikums schon heute möglich und wünschenswert ist:

A. Geschäftliche Unternehmungen.

Palästina-Industrie-Syndikat mit beschränkter Haftung. — Zweck des Unternehmens: Vorbereitung, Einführung und Finanzierung von industriellen und anderen wirtschaftlichen Unternehmungen in Palästina und seinen Nachbarländern. — Geschäftsplan: Beschaffung informativer Materialien, Erwerbung von Konzessionen, Ausarbeitung von Projekten, Finanzierungen. Stammkapital: 100000 Mk. in Anteilen à 1000 Mk. Das Syndikat soll am 1. Januar 1908 seine Tätigkeit in Palästina beginnen. — Adresse: Palästina-Industrie-Syndikat mit beschränkter Haftung, Berlin W., Uhlandstr. 175. — Zahlstelle: A. H. Heymann & Co., Berlin NW. 7, Unter den Linden 59.

Geulah. — Diese Gesellschaft verfolgt den Zweck, in Palästina Land zu kaufen. Bis jetzt hat sie bereits ca. 10000 Dunam Boden in jüdischen Besitz gebracht. Ihr Geschäftssystem beruht auf Ausgabe von Aktien à 100 Rubel, die bisher fast nur in Rußland Käufer fanden. Zuschriften sind zu adressieren: Herrn M. Ussischkin, Odessa, Chersonskaja 46, oder an: Herrn M. Dizengoff, Jaffa, Palästina.

Agudath-Netaïm (Pflanzergesellschaft). — Der Zweck dieses Unternehmens ist: Land zu kaufen, zu verbessern und zu bepflanzen und in Parzellen an solche Personen zu verkaufen, die fertige landwirtschaftliche Kaufobjekte suchen, um sich im Lande niederzulassen. Auch übernimmt die Gesellschaft die Verwaltung landwirtschaftlicher Betriebe für solche, die sich durch Ratenzahlungen Pflanzungen anlegen wollen oder die, ohne sich in Palästina niederzulassen, dort einen landwirtschaftlichen Besitz erwerben

wollen. — Geschäftsplan der Gesellschaft: Ausgabe von 100 Aktienserien à 10000 Fr., zahlbar in 20 Halbjahrsraten à 500 Fr. — Stand: Seit der Gründung (Ende 1905) bis Mitte 1907 ca. 30 Mitglieder, von denen $^4/_5$ in Palästina ansässig sind. Landbesitz ca. 2200 Dunam, wovon ein größerer Teil bereits bepflanzt. — Adresse für Zuschriften: „Anglo-Palestine Company Ltd., Jerusalem, (für Agudath-Netaïm).

## B. Wohlfahrtsinstitute.

Arbeiter-Heimstätten-Genossenschaft. Die Heimstättengenossenschaft will in den jüdischen Kolonien in Palästina Häuser errichten, in denen jeder Arbeiter zu mäßigem Mietspreis ein Zimmer (für Familien zwei oder mehr Zimmer) finden kann. Auch sollen die Arbeiter für Gemüsebau usw. kleine Landstücke in der Nähe der Häuser gegen billige Pacht erhalten. — Der Mindestbeitrag ist 20 Mk. Zahlstellen sind der Jewish Colonial Trust, London, und das Bankhaus A. H. Heymann, Berlin NW. 7, Unter den Linden 59.

Pflanzungsverein „Palästina“. — Der Verein, begründet zu Berlin im Jahre 1906, will jedem Juden Gelegenheit geben, nomineller Besitzer und lebenslänglicher Nutznießer eines kleinen Fruchtgartens in Palästina zu werden. Gegen eine Zahlung von 80.— Mk. läßt der Verein einen Dunam Land (1 Dunam = 920 qm) mit Fruchtbäumen (Mandeln, Rosinen, Oliven, Aprikosen, Feigen, Zitronen, Orangen, Ethrogim etc.) bepflanzen, von deren Ertrag jedem ordentlichen Mitgliede des Vereins alljährlich eine Sendung von Früchten oder daraus hergestellten Erzeugnissen übermittelt wird. Der Mitgliedsbeitrag kann auch in Form von Raten bezahlt werden. Durch Zahlung von 20 Mk. wird man außerordentliches, nach Vollzahlung der 80 Mk. ordentliches Mitglied. Als Minimalzahlungen sind je 10 Mk. in den beiden ersten Jahren und je 6 Mk. in den folgenden 10 Jahren zu entrichten. Zahlstellen: Jewish Colonial Trust, London und: Bankhaus A. H. Heymann & Co. Berlin NW. 7, Unter den Linden 59.

Ölbaumspende. — Diese Einrichtung hat den Zweck, immer größere Strecken Landes in Palästina unter Kultur zu bringen und somit den jüdischen Arbeitskräften Erwerbsgelegenheit zu bieten. Diese Spende wird durch Einzahlungen von 6 Mk. pro Baum gebildet. Die später erzielten Überschüsse der Pflanzungen sollen zur Ausdehnung des jüdischen Ansiedlungswerkes sowie zu kulturellen Zwecken in Palästina verwendet werden. Bisher ist ein Ölbaumhain in Chedera angelegt worden, demnächst soll der 100 ha große Herzl.-Wald gepflanzt werden. Zahlstelle: Jewish Colonial Trust, London sowie sämtliche Zahlstellen des jüdischen Nationalfonds.

## C. Gemeinnützige Vereine.

Verband jüdischer Frauen für Kulturarbeit in Palästina. Die Aufgaben der nächsten Zukunft liegen innerhalb des folgenden Programms: Gründung von Haushaltungsschulen in Palästina. — Einrichtung eines Krankenpflegedienstes. — Fürsorge für Wöchnerinnen und kleine Kinder. — Erweiterung des Schulwesens und der Kindergärten. — Waisenpflege. — Einwanderungsfürsorge. — Einführung von Hausindustrie. — Errichtung eines Frauenheims für Krankenschwestern, Lehrerinnen und andere gebildete Damen usw. Der Jahresbeitrag beträgt mindestens 3 Mk. Durch einmalige Spende von mindestens 100 Mk. erlangt man immerwährende Mitgliedschaft. — Beiträge und Spenden werden von der Kassiererin, Frau Anna Kann, Den Haag, Holland, von dem Jewish Colonial Trust, London, und von den Sammelstellen des jüdischen Nationalfonds entgegengenommen.

Kunstgewerbeschule Bezalel. — Diese 1906 begründete Schule bezweckt, der jüdischen Bevölkerung Palästinas, Arbeitsgelegenheiten zu schaffen, und zwar durch Zeichenunterricht, Anleitung zum kunstgewerblichen Zeichnen und in der Plastik. Es bestehen ferner Abteilungen für Teppicharbeiten, Steinhauer- und Holzarbeiten; weibliche Handarbeiten sowie Korbflechterei sollen demnächst aufgenommen werden. Das Jahresbudget des Vereines „Bezalel“ (ca. 20000 Mk.) wird aufgebracht

durch Beteiligungen von Korporationen, Spenden und Jahresbeiträge von mindestens 4 Mk., durch Einzahlung von 300 Mk. wird man immerwährendes Mitglied. — Zahlstelle ist das Bankhaus Meyer Cohn, Berlin W., Unter den Linden 11, sowie der Jewish Colonial Trust, London.

## D. Palästina-Ressort.

Palästinaschekel und Palästinabeitrag. — Das auf dem achten Zionisten-Kongreß eingerichtete Palästina-Ressort hat aus Parteigeldern 25 % der Einkünfte zugebilligt bekommen. Man war sich aber von Anfang an klar, daß dieser Betrag keinesfalls hinreichen könne, den großen und mannigfachen Aufgaben gerecht zu werden, die an dieses neue Ressort herantreten. Daher wurde sofort beschlossen, einen speziellen Palästinabeitrag den Anhängern der zionistischen Bewegung zur Pflicht zu machen, und mehrere Landsmannschaften haben bereits diese Einrichtung ihren Mitgliedern obligatorisch gemacht, teils in Form eines Palästinaschekels von festgesetzter Höhe, teils als Palästinabeitrag mit einer festgesetzten Minimalsumme. Auch empfiehlt es sich, die fälligen Coupons des Jewish Colonial Trust, als Palästinabeitrag dem Palästina-Ressort zur Verfügung zu stellen. Für die verschiedenen palästinensischen Zwecke kultureller und wirtschaftlicher Art stehen zurzeit noch so geringe Mittel zur Verfügung, daß es notwendig war, einen besonderen Palästinafonds zu gründen. Vor allem sollen Bildungs- und andere kulturelle Anstalten nationaler Natur unterstützt werden, wie Schulen, Bibliotheken, Museen, ferner Institutionen von sozialer Bedeutung, wie Informationsbureaus, Arbeitsnachweise usw. Ferner sollen aus diesem Fonds gemeinnützige Kreditinstitute unterstützt werden, besonders solche, welche dem Agrarkredit dienen.

Zahlstelle: Prof. O. Warburg, Berlin W., Uhlandstraße 175 sowie Jewish Colonial Trust, London.

Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg.